

Magdalena Jazdzewska-Gutta

Uniwersytet Gdański

GLOBALNY I LOKALNY WYMIAR BEZPIECZEŃSTWA W ŁAŃCUCHU DOSTAW Z PERSPEKTYWY POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTW

Wprowadzenie

Międzynarodowe przepływy ładunków były zawsze narażone na różne niebezpieczeństwa wynikające ze zjawisk naturalnych oraz działalności człowieka, jednak po atakach terrorystycznych na World Trade Center oraz Pentagon w Stanach Zjednoczonych w 2001 r. problem ten nabrał innego znaczenia. Okazało się bowiem, że środki transportu mogą być nie tylko celem dla terrorystów czy innych przestępców, ale także, użyte w niewłaściwy sposób, mogą się stać niebezpiecznym narzędziem. Konsekwencją tych zdarzeń było skierowanie uwagi na nowe, dotąd uwzględnianie w kontekście łańcucha dostaw niebezpieczeństwa. Ze względu na fakt, że większość badań na temat bezpieczeństwa prowadzi się w Stanach Zjednoczonych, wiele opracowań i wprowadzanych przepisów przyjmuje amerykański punkt widzenia, zarówno ze względu na rodzaj rozpatrywanych zagrożeń, jak i gałąź transportu. Administracja Stanów Zjednoczonych wprowadza również wiele regulacji i przepisów, do których przestrzegania zobligowane są podmioty z innych krajów. Ten punkt widzenia nie odzwierciedla jednak specyfiki wszystkich krajów, czego dowodem jest przykład Polski. Dlatego został on omówiony szerzej w niniejszym opracowaniu w celu wykazania różnic w postrzeganiu problemu bezpieczeństwa z perspektywy zarówno międzynarodowej, jak i lokalnej. Analiza tych zagrożeń pozwoli również na ocenę przydatności międzynarodowych regulacji w ujęciu krajowym.

Zagrożenia w łańcuchach dostaw

Bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw (supply chain security) to z jednej strony stan wolny od zagrożenia – dotyczy przede wszystkim zagadnień związanych z przestępczością¹. Z drugiej strony pojęcie to można zdefiniować jako procedury i środki ochrony elementów łańcucha dostaw oraz jego otoczenia przed działalnością przestępczą i terrorystyczną². Działalność ta obejmuje sytuacje, w których działalność człowieka może doprowadzić do zniszczenia lub zaginięcia ładunku czy środka transportu, uszkodzenia elementów infrastruktury, ale także takie, w których sam ładunek lub nieodpowiednio użyty środek transportu może się stać niebezpiecznym narzędziem (jak w przypadku wspomnianych zamachów 11 września 2001 r.). Do przestępstw związanych z łańcuchem dostaw można zaliczyć przede wszystkim:

- kradzieże, w tym kradzieże całych pojazdów i porwania dla okupu,
- przestępczość związaną z handlem ludźmi i nielegalną imigracją,
- naruszenie własności intelektualnej,
- naruszenie prawa celnego, w tym przemyt,
- oszustwa podatkowe, w tym związane z podatkiem VAT,
- szpiegostwo przemysłowe,
- korupcję,
- piractwo,
- terroryzm, w tym zniszczenie elementów łańcucha dostaw bądź jego otoczenia, a także wykorzystanie łańcucha dostaw do przewozu nielegalnych materiałów i przedmiotów³.

Potencjalne konsekwencje tych przestępstw mogą mieć różny wymiar. Zasięg zakłóceń spowodowanych przestępczością zależy m.in. od tego, gdzie leży źródło zagrożeń. Jeżeli znajduje się ono na zewnątrz łańcucha dostaw, przeważnie dochodzi do bezpośrednich zakłóceń jego funkcjonowania, takich jak np. spóźnienie dostawy, zniszczenie ładunku. W sytuacji, gdy zagrożenie jest wewnątrz łańcucha dostaw, najczęściej wiąże się to z wykorzystaniem łańcucha dostaw do działalności przestępczej, np. przemytu broni masowego rażenia lub

¹ Za przestępstwa w łańcuchu dostaw można uznać czyny umyślne, mające spowodować uszkodzenia lub zniszczenia w obrębie łańcucha dostaw i jego otoczenia, wykonywane w celu uzyskania wymiernych korzyści finansowych lub celów politycznych w przypadku działań terrorystycznych.

² Por. D.J. Closs, E.F. McGarrel, *Enhancing Security Throughout the Supply Chain*, The IBM Center for the Business of Government, 2004.

³ Por. J. Ahokas, J. Hintsa, *Assuring Supply Chain Continuity in Industrial Supply Chains and Complying with Authorised Economical Operator AEO Europe*, BIT Research Centre, s. 18-20; J. Hintsa, J. Ahokas, T. Männistö, J. Sahlstedt, *CEN Supply Chain Security (SCS). Feasibility study*, CEN/TC 379 Supply Chain Security, Cross-border Research Association, Lausanne 2010, s. 18.

użycia środka transportu jako broni, w wyniku czego stanowi on zagrożenie dla otoczenia – zdrowia i życia ludzi, infrastruktury, gospodarki, czy też dla poczucia bezpieczeństwa wśród społeczeństwa⁴.

Niektóre z wymienionych przestępstw mogą być uznane za zagrożenia o dużym znaczeniu w skali globalnej, jak np. terroryzm, piractwo, przemyt ludzi oraz broni masowego rażenia. Z kolei kradzieże, drobny przemyt czy oszustwa podatkowe mają z reguły tylko lokalny charakter, gdyż dotyczą jednego lub niewielkiej liczby podmiotów. Skutki danego zdarzenia wynikają nie tylko z rodzaju popełnionego przestępstwa, co wpływa na zasięg ewentualnych zniszczeń, ale także z zasięgu łańcucha dostaw. Im więcej zróżnicowanych pod względem kraju czy rodzaju prowadzonej działalności podmiotów jest zaangażowanych w przepływy materiałów, produktów i środków finansowych, tym zasięg popełnionego przestępstwa jest większy. Postępujące procesy globalizacyjne sprawiły, że coraz więcej łańcuchów dostaw ma międzynarodowy charakter. Biorąc pod uwagę fakt, że obecnie międzynarodowe łańcuchy dostaw tworzą sieć naczyń połączonych, zarówno powiązaniami kooperacyjnymi, produkcyjnymi oraz transportowymi, konsekwencje nieprzewidzianych zdarzeń w jednym miejscu najczęściej wywołują negatywne skutki w ramach innych ogniw łańcucha umiejscowionych w odległych częściach świata. Warto podkreślić, że podstawowym zadaniem w łańcuchu dostaw jest utrzymanie ciągłego przepływu dóbr od miejsca ich pochodzenia do końcowego nabywcy⁵. Mówiąc zatem o bezpieczeństwie w łańcuchu dostaw zwraca się uwagę na transport oraz miejsca, gdzie dokonuje się przeładunków, gdyż to właśnie wtedy przepływy materiałów są narażone na największe ryzyko.

W ujęciu globalnym najważniejszą rolę pełni transport morski. Według szacunków UNCTAD, obejmuje on około 80% światowej wymiany handlowej. Udział ten jest jeszcze wyższy w odniesieniu do transportu pomiędzy różnymi kontynentami, co jest głównie spowodowane brakiem alternatywnej drogi transportu o porównywalnych kosztach. Potwierdzeniem znaczenia tej gałęzi transportu w międzynarodowych i międzykontynentalnych łańcuchach dostaw może być fakt, że 90%⁶ chińskich ładunków eksportowych jest wysyłanych drogą morską⁷. Ta sama droga transportu jest wykorzystywana w przypadku 99%⁸ handlu międzynarodowego Stanów Zjednoczonych⁹. W Unii Europejskiej drogą

⁴ Supply Chain Security Guide, Worldbank 2009, s. 8.

⁵ A. Harrison, R. van Hoek, Zarządzanie logistyką, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 41.

⁶ Pod względem wartości ładunków.

⁷ J. C. Fransoo, C.-Y. Lee, Ocean container transport: An underestimated and critical link in global supply chain performance, Working paper, Eindhoven University of Technology 2008.

⁸ Pod względem masy ładunków.

⁹ Ibid.

morską przewozi się około 72% ładunków eksportowanych poza obszar UE oraz około 37% ładunków wewnątrzunijnych¹⁰. Dane te potwierdzają globalną rolę transportu morskiego i jednocześnie mogą uzasadniać fakt ustanowienia tak dużej liczby regulacji dotyczących tej gałęzi transportu.

Drugim aspektem, bardzo często poruszonym w kontekście bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, jest przewóz ładunków w jednostkach ładunkowych, a przede wszystkim w kontenerach. Według szacunków Banku Światowego, około 90% przewozów ładunków drobnicowych stanowią ładunki skonteneryzowane. W porównaniu do ładunków masowych są one mniej jednolite i o wiele trudniejsze do kontrolowania ze względu na to, że są przewożone w zaplombowanych jednostkach. W związku z powyższym z ich przewozem, przyjęciem do portu lub na obszar celny danego kraju wiąże się o wiele większe ryzyko. Kontener może bowiem służyć do przewozu nielegalnych ładunków, w tym broni masowego rażenia, uzbrojenia, nielegalnych imigrantów i narkotyków. Wielu ekspertów podkreśla, że nie znając prawdziwego pochodzenia, a także będąc pozbawionym możliwości kontroli każdego ładunku, osoby odpowiedzialne za odprawę kontenerów narażają siebie i otoczenie na niebezpieczeństwo. Może to być uzasadnieniem dla faktu, że duża część opracowań, inicjatyw i regulacji ustanowionych po 2001 r. w zakresie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw odnosi się właśnie do ładunków w kontenerach przewożonych drogą morską.

Relatywnie mniej opracowań i inicjatyw odnosi się do lądowych gałęzi transportu, a także do innych elementów łańcuchów dostaw. Transport lądowy jest wykorzystywany przede wszystkim do przewozu ładunków na skalę krajową bądź międzynarodową, ale z reguły na terenie krajów położonych w obrębie jednego kontynentu. Ma więc charakter bardziej regionalny bądź lokalny. Należy jednakże zwrócić uwagę, że ten regionalny charakter nie oznacza, iż wiąże się z tym mniejsze niebezpieczeństwo. Oczywiście charakter zagrożeń, jak i zasięg ich oddziaływania jest inny niż w przypadku transportu morskiego, jednak skutki ewentualnych lokalnych zdarzeń mogą być równie dotkliwe, tym bardziej, że mają one miejsce częściej niż akty terroryzmu czy piractwa.

Postrzeżenie problemu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw w Polsce i na świecie

Mimo że drobne przestępstwa o zasięgu lokalnym stanowią zagrożenie dla codziennej działalności przedsiębiorstw, często nie są one rozpatrywane jako

¹⁰ Eurostat, Panorama of Transport, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2009.

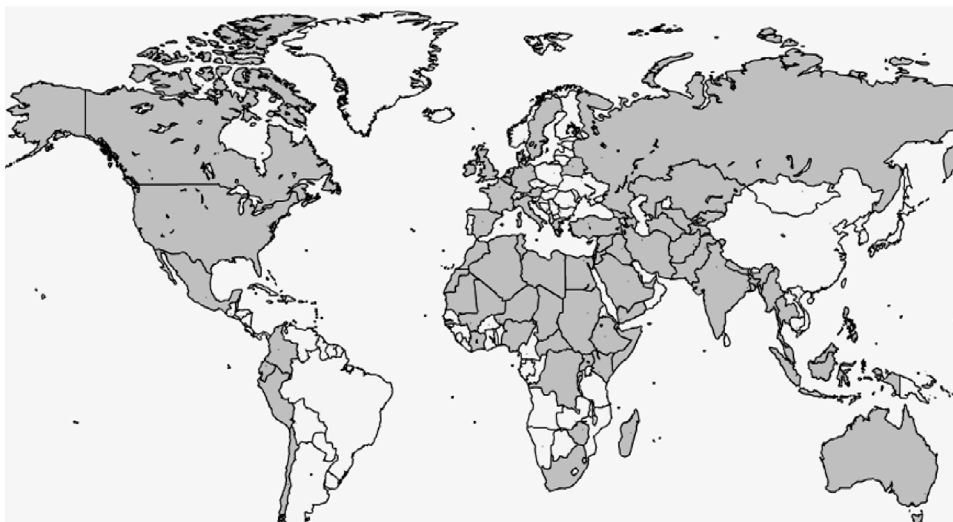
czynnik związany z zagadnieniem bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw. Na podstawie analizy opinii polskich przedsiębiorców oraz dostępnych raportów i opracowań można stwierdzić, że istnieją zasadnicze różnice w postrzeganiu problemu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw. Może na to wpływać m.in. mniej globalny charakter łańcuchów dostaw, w których uczestniczą polskie przedsiębiorstwa, a także charakter zagrożeń, na które są one narażone.

Dowodem na inne postrzeganie problemu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw może być badanie pod nazwą Annual Global CEO Survey przeprowadzane co roku przez grupę PricewaterhouseCoopers (PwC) wśród menedżerów dużych firm, w którym są oni pytani o obawy związane z potencjalnymi zagrożeniami dla działalności ich przedsiębiorstw. Według danych publikowanych w tym raporcie, polscy menedżerowie zgłaszają o wiele mniejsze obawy związane z bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw niż wszyscy menedżerowie ujęci w badaniu międzynarodowym. Około 20% polskich menedżerów uważa ten problem za istotny. Różnica pomiędzy wynikami polskiej i globalnej ankiety przekracza 10 punktów procentowych¹¹. Może to wynikać z jednej strony z nieznamości zjawiska wśród menedżerów w Polsce lub niedostrzegania potencjalnych zagrożeń, a z drugiej strony z istnienia bardziej znaczących problemów. Wyniki światowej ankiety przeprowadzonej pod koniec 2010 r., opublikowanej w raporcie w 2011 r. wskazują, że 38% menedżerów uważa to zagrożenie za istotne. Co więcej, można zaobserwować wzrost tych obaw o 3 punkty procentowe w stosunku do ankiety z poprzedniego roku¹². Największe obawy w związku z bezpieczeństwem łańcucha dostaw zgłaszają menedżerowie firm z branży chemicznej i metalowej, gdzie ponad połowa określiła je jako znaczące bądź bardzo znaczące.

Ciekawych wniosków dostarcza analiza ryzyka występującego w różnych krajach świata w związku z działalnością terrorystyczną i łańcuchami dostaw. Regiony objęte danym ryzykiem przedstawiają załączone mapy. Okazuje się, że w Polsce, w odróżnieniu od większości krajów europejskich (w tym Europy Zachodniej), ryzyko terroryzmu i sabotażu jest na niewielkim poziomie (rys. 2). Nie oznacza to jednak, że ewentualne następstwa takiego zdarzenia w innym rejonie nie wpłyną na funkcjonowanie łańcuchów dostaw w Polsce. Warto wspomnieć, że zagrożenie terrorystyczne jest uważane za jedno z najważniejszych występujących w skali globalnej zagrożeń związanych z funkcjonowaniem łańcuchów dostaw. Analiza map ryzyka politycznego pozwala również stwierdzić, że głównym czynnikiem ryzyka w tej kategorii jest możliwość wystąpienia zakłóceń w łańcuchu dostaw (rys. 3). Jeżeli zatem ryzyko związane z terroryzmem jest niewielkie, muszą istnieć inne czynniki, które wpływają na taką sytuację.

¹¹ Polska perspektywa. Przemysłany wzrost, 14. coroczne badanie Global CEO Survey, PwC, 2010.

¹² Growth reimagined. Prospects in emerging markets drive CEO Confidence, 14th Annual Global CEO Survey 2011, PwC 2011.



Obszary, w których występuje ryzyko terroryzmu i sabotażu zostały zaznaczone ciemniejszym kolorem.

Rys. 1. Występowanie ryzyka terroryzmu i sabotażu na świecie w 2011 r.

Źródło: Occurrence of Terrorism and Sabotage Risk 2011, AON, <http://www.aon.com>, 4.10.2011.



Obszary, w których występuje ryzyko zakłóceń w łańcuchu dostaw zostały zaznaczone ciemniejszym kolorem.

Rys. 2. Występowanie ryzyka zakłóceń w łańcuchu dostaw na świecie w 2011 r.

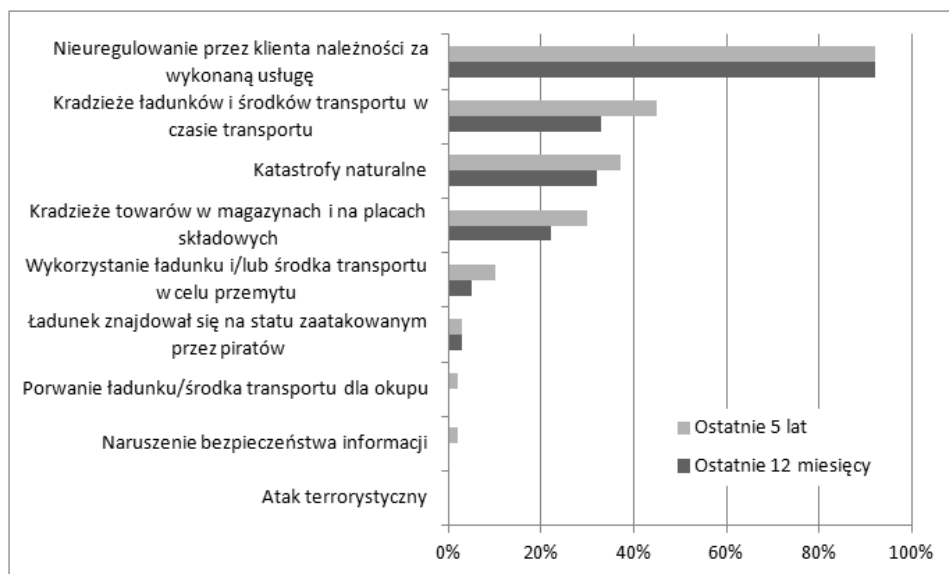
Źródło: Ibid.

Bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw z perspektywy polskich przedsiębiorstw

Badanie ankietowe przeprowadzone w 2011 r. wśród polskich firm spedycyjnych pozwoliło na zidentyfikowanie najważniejszych zagrożeń dla łańcucha dostaw¹³. Duża część (43%) spośród przebadanych przedstawicieli przedsiębiorstw uważa poziom bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw za wysoki lub bardzo wysoki, a jedynie 19% uważa, że jest on niski. Ciekawych wniosków dostarcza ją odpowiedź na pytanie, jak przedsiębiorcy postrzegają poziom kosztów związanych z bezpieczeństwem. Fakt istnienia tego typu kosztów nie jest jedynie elementem lokalnym, krajowym, przede wszystkim ze względu na to, że większość opłat i kosztów jest związana z potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa w wymiarze międzynarodowym (jak np. w związku ze zjawiskiem piractwa), jak również z wprowadzeniem w życie różnego rodzaju regulacji mających charakter międzynarodowy (np. Kodeks ISPS) bądź wprowadzonych przez dany kraj, ale oddziałujących na inne kraje (np. reguła 24 godzin). Badani spedytorzy w większości ocenili poziom tych kosztów jako średni (33% badanych) lub niski (32%). Wyniki te uzupełniają odpowiedzi na pytanie o poziom skomplikowania procedur bezpieczeństwa. Został on oceniony jako niski (30%) lub bardzo niski (8%). W tej analizie należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że badanymi przedsiębiorcami byli spedytorzy, którzy mają duże doświadczenie w realizacji tego typu procesów, co nie oznacza, że koszty bezpieczeństwa i poziom skomplikowania procedur tak samo oceniłyby firmy produkcyjne bądź handlowe.

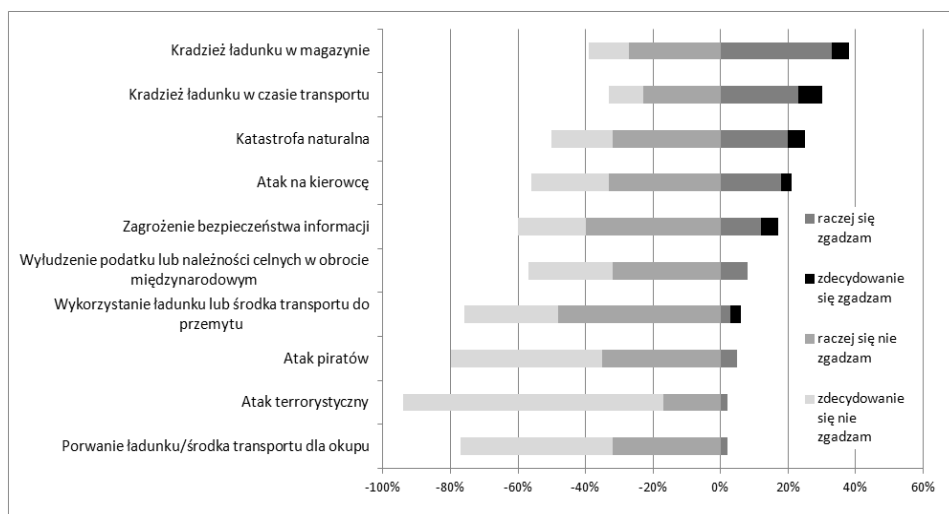
Badani przedsiębiorcy zostali również zapytani, czy w ostatnich 5 latach oraz w ostatnich 12 miesiącach byli ofiarą przestępstwa związanego z bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw (rys. 4). Najwięcej przedsiębiorstw potwierdziło, że padło ofiarą kradzieży zarówno w magazynach, jak i w czasie przewozu, a także spotkało się z wykorzystaniem środków transportu do przemytu. Żadna z firm nie doświadczyła ataku terrorystycznego, natomiast dwie firmy podały, że ładunek przez nie obsługiwany znalazł się na statku porwanym przez piratów. Z kolei porównanie wpływu zdarzeń typowo kryminalnych z innymi, często spotykanymi zagrożeniami dla łańcucha dostaw, jak np. katastrofy naturalne czy problemy z odzyskiwaniem należności, wskazuje, że istnieje wiele innych trudnych sytuacji, na które przedsiębiorstwa muszą się przygotować. Być może z tego względu problem bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw bywa niedoceniany bądź nawet niezauważany przez wiele przedsiębiorstw, co mogłoby potwierdzać wyniki przytoczonej wcześniej ankiety PwC.

¹³ Badanie zostało przeprowadzone na grupie 60 polskich przedsiębiorstw spedycyjnych. Badanie przeprowadzono metodą telefoniczną w czerwcu 2011 r. (nawiązano kontakt z 289 przedsiębiorstwami, liczba zwrotnych odpowiedzi: 60, stopa zwrotu ankiet: 20,76%).



Rys. 3. Udział przedsiębiorstw, które padły ofiarą przestępstwa lub doświadczyły innego zagrożenia związanego z łańcuchem dostaw w ostatnich 12 miesiącach oraz 5 latach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety.



Badani przedsiębiorcy odpowiedzieli na pytania, czy zgadzają się ze stwierdzeniem, że dany czynnik stanowi poważne zagrożenie dla łańcucha dostaw.

Rys. 4. Zagrożenia dla łańcucha dostaw

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety.

Badanym przedsiębiorcom zadano również pytanie o to, w jakim stopniu zgadzają się ze stwierdzeniem, że dany czynnik stanowi poważne zagrożenie dla łańcucha dostaw. Spośród największych zagrożeń wymienia się przede wszystkim kradzieże, zarówno w magazynie, jak i w czasie przewozu, a także ataki na kierowców, które można uznać za przestępstwa o charakterze lokalnym. Zagrożenie terroryzmem i piractwem nie jest uważane za istotne, mimo że w kontekście bezpieczeństwa to właśnie te problemy są poruszane najczęściej i do nich odnosi się najwięcej regulacji.

Jedynie 15% przebadanych przedsiębiorstw zadeklarowało posiadanie certyfikatu AEO, z czego 67% uważa, że certyfikat ten znacząco ułatwia odprawę celną. Warto wspomnieć, że według bazy danych Komisji Europejskiej, polscy przedsiębiorcy są czwartą pod względem liczebności grupą firm posiadających certyfikat AEO (według kraju pochodzenia) w Unii Europejskiej. Więcej certyfikatów posiadają jedynie firmy niemieckie, holenderskie i francuskie, jednakże większość tych certyfikatów (około 60%) stanowią certyfikaty AEOC¹⁴. Może to oznaczać, że głównym motywem ubiegania się o tego typu certyfikat nie są względy bezpieczeństwa, a ułatwienia procedur celnych. Dla porównania, w innych krajach Unii Europejskiej udział certyfikatów AEOC jest o wiele niższy – w Holandii wynosi 7%, w Wielkiej Brytanii 12%, w Hiszpanii 30%.

Wiele przedsiębiorstw wprowadza własne wewnętrzne procedury bezpieczeństwa. Spośród badanych przedsiębiorstw 82% zadeklarowało, że wprowadza tego typu działania, wśród których wymieniane są m.in. monitoring, postępowanie według określonych procedur, ubezpieczenie ładunku, sprawdzanie kontrahentów, współpraca z zaufanymi podwykonawcami, dbanie o bezpieczeństwo informacji, szkolenie pracowników oraz kontrole.

Odpowiadając na pytanie o propozycje działań, jakie powinny zostać podjęte w celu zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw, badani przedsiębiorcy najczęściej wymieniali monitoring, sprawdzanie kontrahentów oraz szkolenie pracowników. Tylko dwóch respondentów odpowiedziało, że powinny zostać wprowadzone nowe przepisy regulujące tę kwestię, a jeden uważa, że powinna zostać pogłębiona międzynarodowa współpraca w tym zakresie.

¹⁴ Obliczenia własne na podstawie Authorised Economic Operator Database, European Commission.

Globalne ujęcie i lokalny charakter bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw

Wszystkie działania w zakresie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw mogą zostać pogrupowane względem ich zasięgu. Globalne aspekty bezpieczeństwa z reguły odnoszą się do transportu morskiego oraz lotniczego i w większości przypadków skupiają się przede wszystkim na zagrożeniu terroryzmem i piractwem. Ponadto najczęściej związane są z koniecznością postępowania zgodnie z przepisami wydawanymi przez organizacje międzynarodowe lub regulacjami ustalonymi przez poszczególne kraje, mającymi wpływ na działalność podmiotów ze wszystkich krajów.

W odniesieniu do polskich przedsiębiorstw globalne aspekty związane z bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw oznaczają przede wszystkim konieczność postępowania według przepisów ustalonych na szczeblu międzynarodowym lub w innych krajach. Skutkiem tego jest wzrost liczby koniecznych do przygotowania dokumentów, jak również wydłużenie czasu potrzebnego do przeprowadzenia transakcji. Takie czynności często stanowią w pewnym sensie barierę dla przedsiębiorstw, choć można przypuszczać, że wraz z upływem czasu stają się rutynowe. Ponadto należy podkreślić, że dodatkowe procedury wpływają również na wzrost kosztów. W transporcie morskim część kosztów bezpieczeństwa można łatwo zidentyfikować, gdyż przyjmują one postać dodatkowych opłat pobieranych przez przewoźników oraz zarządzających portami i terminalami kontenerowymi. Jednorazowe kwoty nie są wysokie, szczególnie w zestawieniu z całkowitym kosztem dostarczenia kontenera, ale warto podkreślić fakt, że opłaty te istnieją. Biorąc zatem pod uwagę poruszane w niniejszym opracowaniu globalne aspekty bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw można stwierdzić, że istnieje wiele podobieństw pomiędzy Polską a innymi krajami. Różnice występują m.in. w zakresie oszacowaniu ryzyka w związku z zagrożeniem terroryzmem. Problem ten, podobnie jak piractwo, nie jest wymieniany przez polskie przedsiębiorstwa jako główne zagrożenie dla łańcucha dostaw, co może być m.in. konsekwencją tego, że powiązania biznesowe polskich firm z reguły nie dotyczą regionów o dużym zagrożeniu terrorystycznym.

Lokalne aspekty związane z bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw odnoszą się częściej do lądowych gałęzi transportu, w tym szczególnie do transportu drogowego, gdzie większość zagrożeń nie dotyczy terroryzmu czy piractwa, ale raczej możliwych zakłóceń o znacząco mniejszej skali, takich jak kradzieże czy przemyt. W tym zakresie nie ma oficjalnych obowiązkowych procedur bezpieczeństwa, powodujących dodatkowe opłaty dla przewoźników bądź załadow-

ców. Można jednak spotkać się z dobrowolnymi prywatnymi bądź oficjalnymi inicjatywami, które mają pomóc w zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa. W Polsce taką inicjatywą jest np. program „Rzetelny przewoźnik” prowadzony przez giełdę transportową Trans przy wsparciu Ministerstwa Infrastruktury oraz Instytutu Transportu Samochodowego. Ponadto każde przedsiębiorstwo może samodzielnie podjąć działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa, a także starać się o uzyskanie certyfikatów potwierdzających bezpieczeństwo procesów z udziałem danego podmiotu. Należy jednak podkreślić, że takie działania mogą się okazać nieskuteczne, jeżeli w którymkolwiek ogniwie łańcucha dostaw błąd popełni człowiek. Minimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia takiego błędu poprzez szkolenia, wprowadzanie procedur i egzekwowanie ich przestrzegania może się okazać najlepszym środkiem zapobiegawczym, szczególnie w przypadku lokalnych zagrożeń dla łańcucha dostaw. Innym, alternatywnym rozwiązaniem byłoby wprowadzanie kolejnych regulacji, ale każdy kolejny przepis może mieć negatywny wpływ na łańcuchy dostaw, gdyż oznacza konieczność poniesienia dodatkowych nakładów inwestycyjnych, stanowi dodatkową barierę dla przepływu ładunków i z reguły ma zbyt szeroki zasięg w stosunku do osiągniętego wzrostu bezpieczeństwa¹⁵.

W ujęciu globalnym duże prawdopodobieństwo wystąpienia danego zakłócenia w łańcuchu dostaw może wpływać na decyzje inwestycyjne przedsiębiorców, gdyż preferują oni z reguły takie miejsca, w których będą mogli zapewnić sprawne przepływy produktów. W tym kontekście zagadnienie kradzieży i innych drobnych przestępstw, zakwalifikowane jako problem lokalny, może mieć znacznie szerszy kontekst. Za lokalnym charakterem tego zagrożenia przemawia fakt, że nie odnoszą się do niego międzynarodowe regulacje, a przepisy krajowe w zasadzie dotyczą tylko danego państwa. Z drugiej strony, dzisiejsze łańcuchy dostaw są oparte na wielu powiązaniach i zależnościach, zatem zakłócenie w danym miejscu może oddziaływać na funkcjonowanie całej sieci, niezależnie od tego, czy przyczyną tego zakłócenia była kradzież czy atak terrorystyczny.

¹⁵ Commission staff working document – Annex to the Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social committee and the Committee of the Regions on enhancing supply chain security and Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on enhancing supply chain security – Impact assessment {COM(2006)79 final}.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że problem bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw nie wszędzie jest taki sam. Okazuje się, że istnieją duże różnice w sposobie postrzegania problemu bezpieczeństwa, jak również w ocenie najważniejszych zagrożeń dla łańcucha dostaw. Przepisy międzynarodowe odnoszą się z reguły do najczęściej wykorzystywanych gałęzi transportu i do globalnych zagrożeń, takich jak terroryzm. Przytoczony przykład Polski wskazuje, że w ujęciu lokalnym zarówno wybierane środki transportu, jak i związane z nimi przestępstwa są inne od tych międzynarodowych. Mimo tego przedsiębiorstwa są zobligowane do przestrzegania międzynarodowych lub narzuconych przez inne kraje procedur i ponoszenia związanych z tym kosztów. Nie otrzymują jednak ochrony tam, gdzie jest ona najpotrzebniejsza, choć nie powinno to skutkować wprowadzeniem kolejnych regulacji, gdyż mogłyby one utrudnić funkcjonowanie łańcuchów dostaw. W lokalnym wymiarze najlepiej funkcjonują dobrowolne inicjatywy, zarówno te bazujące na współpracy wielu podmiotów, jak i te wdrażane bezpośrednio przez przedsiębiorstwa.

GLOBAL AND LOCAL DIMENSION OF SUPPLY CHAIN SECURITY FROM THE PERSPECTIVE OF POLISH ENTERPRISES

Summary

The issue of supply chain security is not the same everywhere, especially when the global and local dimensions are considered. The article discusses in detail the differences occurring in the perception of the problem of security, as well as in the evaluation of the most important threats to the supply chain. International regulations generally apply to the most commonly used modes of transport and to global threats such as terrorism. The local dimension, described on the example of Polish enterprises, involves other means of transport and occurring threats. Despite this, all companies are obliged to comply with international rules and procedures imposed by other countries which results in additional costs, but does not guarantee better protection in the local dimension. The article analyzes the possibility of filling this gap by voluntary initiatives instead of another international laws.